



Finansdepartementet  
Postboks 8008 Dep,  
0030 OSLO  
postmottak@fin.dep.no



Vår dato:  
25.07.2014

Vår ref:  
JoA

Deres dato:  
16.06.2014

Deres ref:  
13/5470

## Innspill til helhetlig gjennomgang av kjøretøy- og drivstoffavgiftene

Innledningsvis vil Norges Automobil-Forbund (NAF) takke for anledningen til å komme med innspill til en helhetlig gjennomgang av kjøretøy- og drivstoffavgiftene. NAF er en forbruker- og interesseorganisasjon med over 500.000 medlemmer, og er dermed Norges største interesseorganisasjon og Nordens største forbrukerorganisasjon.

### Overordnede mål

NAFs utgangspunkt for å foreslå endringer i bilavgiftene er å skape en bilpark med bedre trafiksikkerhet, mindre miljø- og klimabelastning og bedre forbrukerøkonomi. Dette vil innebære:

- De totale klimautslippene fra transportsektoren må reduseres i henhold til Klimaforliket, på en måte som ivaretar mobiliteten. Bevisst bruk av avgiftssystemet er viktig for å få til dette
- Gjennomsnittlig utslipp fra nye personbiler må ikke overstige et gjennomsnitt på 85 gram CO<sub>2</sub>/km i 2020
- Grenseverdiene for lokale utslipp må overholdes
- Avgiftssystemet må stimulere til at bilparken blir så trafiksikker som mulig.
- Bilavgiftene må brukes for å fremme visjonen om et transportsystem som ikke fører til tap av liv eller varig skade (nullvisjonen)
- Det samlede avgiftsnivået for bil bør reduseres, med vekt på kjøps- og eieavgiftene.

### Sikkerhet

De siste 25 årene har bilens relative sikkerhet blitt forbedret med 90 prosent. Dette er gjort gjennom utvikling av alt fra førerstøttesystemer for å bidra til å unngå ulykker, til hjelpemidler som airbag og dekompresjonssoner når ulykken først oppstår. Det gjør utskifting av bilparken til **det** viktigste virkemidlet for å nå nullvisjonen for antall drept og hardt skadde. Norge har i dag en bilpark hvis gjennomsnittsalder er 2,3 år eldre enn gjennomsnittet i Europa (2012). Det betyr at en endring som reduserer bilparkens alder også vil bidra til å nå nullvisjonen. I følge Statens Vegvesen er dette det viktigste enkelttiltaket for å nå dette målet (NTP 2010-2019). Det er mye som tyder på at denne utviklingen fortsetter, og det vil derfor være et viktig trafiksikkerhetstiltak å utvikle et avgiftssystem som sikrer en hurtigere utskifting av bilparken. I dag utskiftes om lag 5 % årlig, det betyr at det tar ca. 20 år før en samlet bilpark har den samme sikkerhetsgraden som dagens biler kan tilby. Det kan også være grunn til å merke seg at en økning i bilsalget så langt har kompensert det provenyrtapet som var beregnet som følge av de avgiftslettelsene vi har hatt pr. bil de siste årene. Dermed er dette det trafiksikkerhetstiltaket med best effekt som kan gjennomføres, og samtidig det billigste.

**Postadresse:**

Pb. 6682 Etterstad  
NO-0609 Oslo

**Gateadresse:**

Østensjøveien 14  
Oslo

**Telefon:**

08 505

**Telefaks:**

22 33 13 72

**Bankkonto:**

Drift: 5005.06.20600  
IBAN: NO81 5005 0620 600  
Medlem: 5005.06.20007  
IBAN: NO87 5005 0620 007

**Bankadresse:**

Den norske Bank ASA  
Pb. 1171 Sentrum  
NO-0107 Oslo

**Swiftadresse:**

DNBANOKK

**Foretaksnr.:**

NO 944 383 832 MVA

## **Miljø og klima**

På grunn av klare krav til fremtidige utslipp, har det skjedd en utvikling som gjør at nye biler har betydelig lavere utslipp av CO<sub>2</sub> og NO<sub>x</sub> enn den gjennomsnittlige bilparken i Norge. Måling av CO<sub>2</sub>-utslipp fra nye biler ble innført i 2002. Gjennomsnittlig utslipp fra nye biler var da 180 g CO<sub>2</sub>/km. I 2012 var gjennomsnittsutslippet fra nye biler redusert til 130 gram. I løpet av disse 10 årene har Norge gått fra å ha Europas høyeste CO<sub>2</sub>-utslipp fra nye biler til å ha det laveste. Dette har vært mulig gjennom bevisst bruk av avgiftssystemet. Det er en utvikling NAF mener må fortsette, og forsterkes.

Ved å erstatte alle biler i Norge som er eldre enn Europa-snittet (over 600 000) med nye, vil CO<sub>2</sub>-utslippene på 25 % av bilparken reduseres med ca. 35 %. Dermed vil de totale utslippene fra privatbilismen bli redusert med ca. 10 %, eller ca. 500.000 tonn CO<sub>2</sub>.

Det påstås av og til i den politiske debatten at «vinningen går opp i spinningen» med en nyere bilpark. Dette er feil. Produksjonsbelastningen fra nye biler utgjør i dag bare 15 – 20 prosent av bilens totale CO<sub>2</sub>-utslipp i løpet av levetiden, som er en betydelig reduksjon de siste 20 årene gjennom en bedret produksjonsprosess. Med dagens utskiftingstakt på ca. 5% tar det likevel for lang tid før dette gir resultater på de totale utslippene, NAF mener derfor denne utskiftingstakten bør økes betydelig.

## **Forbrukerøkonomi**

I de senere årene har det vært en betydelig reduksjon i engangsavgiften pr. bil. Likevel ser vi at de totale bilrelaterte avgiftene gjennom mange år har gått opp samlet sett. Spesielt har bomavgifter blitt en betydelig utgift for mange bilbrukere. Dette er en utvikling som må snus, og som vil bidra til å øke utskiftingstakten på bilparken slik NAF ønsker. Likevel er det viktig med en forutsigbarhet i de endringene som skjer. Ofte har privatbileiere lån og formue knyttet til privatbilen og store endringer på kort tid vil kunne påvirke dette. Det vil ikke være gunstig for forbrukere å oppleve så store endringer at de for eksempel må stille tilleggssikkerhet til billån eller oppleve tvangssalg som følge av verdiendringer.

En god ordning for forbrukerne er de gunstige incentivene knyttet til nullutslippskjøretøy, der våre medlemmer og andre kan velge en billigere løsning mot å akseptere usikkerhet knyttet til annenhåndsverdi, rekkeviddeutfordringer o.l. En sammenligning av kostnader for privatbilister og andre som bruker bil som transportmiddel, faller lite gunstig ut for privatbilistene. Næringskjøretøy har betydelige avgiftsreduksjoner gjennom lavere avgifter på varebiler, skattefradrag, momsfradrag, firmabilordninger med gunstige skatteordninger o.l. På den måten «subsidiertes» næringslivet kraftig, mens privatbilistene må betale tilsvarende mer. Å øke inntektene ytterligere fra privatbilistene ved å fjerne de få gunstige ordningene som denne gruppen har, vil være et uheldig signal og ikke skape den forutsigbarheten forbrukerne er avhengige av. Det er drøyt 30.000 elbiler i Norge i dag, dette er ikke nok til å si at det finnes et eget eksisterende marked for elbil i Norge. NAF mener at de gunstige ordningene for nullutslippskjøretøy må bestå til det finnes et faktisk marked for elbil.

## **Konkrete innspill**

NAF deler de bilrelaterte avgiftene opp i tre ulike grupper. Det er kjøps-, eie- og bruksrelaterte avgifter. Forbrukerne har siden 2007 vist å respondere hurtig på de politiske signalene som er gitt når de har blitt forsterket gjennom bruk av avgiftssystemet. Det bør være en inspirasjon for politikerne at selv små endringer i avgiftssystemet gir signaler til forbrukerne som umiddelbart gir utslag. Derfor bør det være enkelt å bidra til at NAFs målsettinger for avgiftssystemet også blir nådd.

## **Kjøpsrelaterte avgifter**

Dette gjelder avgifter som påløper ved kjøp av ny bil i Norge eller bruktimport fra utlandet. For norske forbrukere er det viktigste engangsavgiften. Dette en avgift som beregnes ut fra ulike faktorer, noe av det er historisk betinget og bør derfor justeres.

Det gjelder først og fremst effektavgiften. Som vedlegg nr. 1 viser er det i dag mindre sammenheng mellom effekt og drivstofforbruk enn da dagens avgiftssystem ble konstruert. De siste 20 årene har det skjedd en betydelig teknisk utvikling som bare delvis har hatt betydning for avgiftssystemet. De bilfabrikantene som har lagt inn betydelige ressurser på å forske frem tekniske løsninger som bidrar til å utnytte mer av energiinnholdet i drivstoff, kommer paradoksalt nok dårlig ut i det norske avgiftssystemet. Det har vært gjort forbedringer de siste årene for å redusere dette paradokset, NAF mener det nå er på tide å fjerne effektkomponenten helt fra avgiftssystemet.

NOx-komponenten som ble innført for få år siden, er også et element som nå kan fjernes. Med de nye kravene til godkjenning av biler (Euro6), er utslippsnivået så lavt at det ikke er behov for en egen avgift på dette området. Forbrukerne vil være nødt til å betale opp til 20.000 kr ekstra for disse bilene med såkalt Adblue-teknologi, og bør derfor ikke få ekstra tillegg i form av avgifter.

Vektavgiften har for personbiler liten betydning ut over å sikre inntekter til staten. Det er ikke samsvar mellom de avgiftene som inntas på dette, og den minimale ekstra slitaskjen på infrastruktur som kommer som følge av vekt. Derimot virker denne avgiften negativt inn på sikkerhetsnivået i biler. NAF mener at vektavgiften derfor må justeres ned for å få økt sikkerheten i nye biler. En måte å gjøre dette på, er å flytte innslagspunktet for avgiften opp.

Vrakpanten har de siste årene økt etter å ha vært holdt uforandret i over 10 år. Selv en marginal økning fra 1500 til 3500 kr har gitt store utslag i forhold til å få trafikkfarlige biler vraket. NAF mener dette er en politisk løsning som må forsterkes. Vrakpanten bør snarest økes til 5000 kr. og sikres en inflasjonsjustering deretter. På den måten vil bilparkens gjennomsnittsalder synke da de mindre trafikksikre bilene vil vrakes.

Innføring av CO<sub>2</sub>-komponenten er den viktigste endringen som har skjedd i avgiftssystemet de siste 30 år. Den har vist seg å gi gode utslag i forhold til de politiske målsettingene som regjeringen gjennom klimaforliket og NAF deler. Den bør erstatte effektkomponenten helt, og vil bidra til å favorisere produsenter som bruker ressurser på å utvikle energieffektive motorer. Den bør også gis større betydning for engangsavgiften, på bekostning av vektavgiften. Stortinget har inngått ett klimaforlik som gir føringer for hvordan utslippet skal være for nysolgte biler i 2020: 85 g.co<sub>2</sub>/km. Så lenge klimaforliket står fast, vil NAF være svært kritisk til en utvikling som avviker fra dette målet. De endringene som kom høsten 2013 fra Regjeringen Solberg bidro til en negativ utvikling i forhold til dette målet, det forutsetter NAF at endres ved neste justering av avgiftssystemet.

Omregistreringsavgiften er også en viktig faktor for å sikre en fornyelse av bilparken. Om lag 2/3 deler av bilomsetningen er brukte biler og derfor en viktig faktor for å fase inn mer trafikksikre biler. For å sikre en forsvarlig utskiftingstakt er det viktig at denne reduseres til det opprinnelige formålet: å dekke statens omkostninger ved omregistrering. De siste årene har det vært en kontinuerlig reduksjon i denne avgiften etter krav fra NAF. Det bør fortsette med det formål å komme ned på en fast sum som dekker de reelle kostnadene.

### **Eierelaterte avgifter**

Årsavgiften er en ren fiskal avgift som ble innført for om lag 100 år siden som en luksusskatt. Den har ingen politiske mål ut over å sikre inntjening til staten. NAF mener at denne bør fjernes på sikt, og som ett første trinn dit bør det gis mulighet til å betale

årsavgift ut fra hva som er den faktiske bruken. Med dagens teknologiske løsninger bør dette være enkelt å tilby som en ren internett-service slik det praktiseres i Sverige. Forslaget om å innkreve dette gjennom forsikringsselskapenes ansvarsforsikring er et skritt på veien for en mer forbrukervennlig løsning, men bør kun bli en overgangsordning før avgiften fases ut.

### **Bruksrelaterte avgifter**

Veibruksavgiften er en betydelig inntektskilde for staten. Dette er også en avgift der det eksisterer mange unntak som privatbilisten ikke har anledning til å benytte seg av, men som andre brukere av veien slipper unna. Denne er ment å dekke de «eksterne marginale kostnader» som bilisme påfører samfunnet, som støy, ulykker, slitasje, kø og tidstap. I motsetning til mange av de andre avgiftene så er dette en avgift som faktisk er delvis relevant og begrunnet. NAF mener at det viktigste i denne sammenheng er å gjøre den mer relevant. Derfor bør avgiften baseres på energiinnhold, ikke på type drivstoff. Det bør også vurderes om køkostnader skal være en del av veibruksavgiften, da dette i hovedsak rammer de som faktisk står i kø og dermed blir kostnadsført to ganger for dette. I tillegg bør CO<sub>2</sub>-avgiften på drivstoff fjernes da dette allerede er betalt gjennom engangsavgiften.

Bomavgifter er den avgiften som har vokst mest de siste 15 år. I følge finansdept. er ikke dette en avgift, men for den enkelte forbruker er dette en så betydelig utgift at det påvirker hvordan reisene foretas. På den bakgrunn er det viktig at dette er en faktor som også vurderes i forbindelse med avgiftsgjennomgangen. NAF mener at dette er en ineffektiv finansieringsmåte som bør fases ut, men inntil det skjer bør kjøpsavgiftene reduseres tilsvarende.

### **Proveny**

I den politiske debatten har alltid endringer i bilavgifter vært knyttet til begrepet «provenynøytralitet». I all hovedsak har det vært finansdepartementets modeller for å beregne hvordan avgiftsendringer påvirker statens inntekter. NAF har ikke hatt innsyn i hvordan disse modellene er utformet, eller hvordan de har klart å forutse provenyeffektene av de endringene som har skjedd siden 2007. NAF forutsetter at en helhetlig gjennomgang av avgiftssystemet også redegjør for hvordan finansdepartementets modeller har vært i stand til å forutse de endringene som faktisk skjedde. NAF mener at det er et politisk valg hva som er viktigst. Dersom provenynøytralitet settes foran trafikksikkerhet eller klimaforliket, så er det finansdepartementets ansvar å klargjøre i forbindelse med denne gjennomgangen.

### **Nullutslippskjøretøy**

De politiske løsninger som har vært utviklet knyttet til biler uten utslipp er av nyere dato. De siste 20 årene har ulike regjeringer ført Norge opp til å bli det nest viktigste markedet for elektrisk drevne biler på verdensbasis. For første gang betyr det at Norge kan være med å legge premisser for bilproduksjonen framover. Det betyr også at NAFs medlemmer får tilgang på en foreløpig svært begrenset produksjon av høyteknologiske biler. Det gjør at det blir mulig å nå Stortingets klimaforlik om et utslipp av CO<sub>2</sub> på 85 gram i 2020 på solgte biler.

Ved utformingen av den politikken som skulle sikre innfasing av nullutslippsbiler har NAF tidligere ment at «fordelene» burde beholdes til 2020 eller 50.000 elbiler og 50.000 hydrogenbiler. Bakgrunnen den gang var at NAF mente det var et kritisk punkt for å utvikle et kommersielt marked. I dag ser vi at dette ikke er nok. Trolig når vi 50.000 elbiler i løpet av 2015, og det er fortsatt ett langt utviklingsløp som må gjennomføres før det er utviklet et forutsigbart kommersielt marked knyttet til elbiler. Derfor er det eneste fornuftige å fortsette med de viktigste fordelene knyttet til elbiler. De økonomiske insentivene bør beholdes til Norge har et kommersielt marked som kan overta utviklingen av denne teknologien og distribusjonen av fremdrift. Det betyr også at de

økonomiske insentivene må videreutvikles. NAF ønsker ikke å sette nye mål på antall elbiler, men vil gjerne påpeke at flere faktorer spiller inn for å danne et kommersielt marked i Norge. Her er antall biler i markedet viktig, men også antall ladestasjoner. Sommeren 2014 har Norge om lag 100 hurtigladestasjoner, mot 1600 bensin- og dieselstasjoner. Før antallet biler i markedet, og antall hurtigladestasjoner har økt betraktelig vil ikke forbrukernes trygghet til elbilen være stor nok til at det kommersielle markedet vil være satt. NAF er videre svært kritisk til at regjeringen enda ikke har gjennomført Stortingets vedtak knyttet til moms på leasing av elbiler.

NAF har tidligere understreket den skjeve belastningen det er mellom private kjøretøy og næringskjøretøy. Det gjelder både avgifter generelt og bomavgifter spesielt der tunge næringskjøretøy belastes betydelig mindre enn privatbilisten hva gjelder slitasje og tidsbesparelser. Dette bør likestilles før regjeringen begynner å endre på de få økonomiske insentivene som er knyttet til privatbilismen.

NAF har også foreslått å endre avgiftssystemet knyttet til hybrider og plug-in hybrider. For Norge er dette spesielt viktig, da de tekniske løsninger også gir mening utenfor tettbygde strøk. Dersom Stortinget velger å holde fast på klimaforliket, er det avgjørende at hybrider øker sin penetrasjon i bilparken. Modelleringer NAF har foretatt viser at i 2020 må plugin-hybrider utgjøre ca. 20 % av det totale salget til privatbiler (se vedlagte utredning). En forutsetning for dette er at vektavgiften for den tunge teknologien fjernes. NAFs forslag er at det innføres et vektfradrag på 20% av engangsavgiften nå, for så å øke om ikke markedet responderer tilfredsstillende til å nå klimamålene.

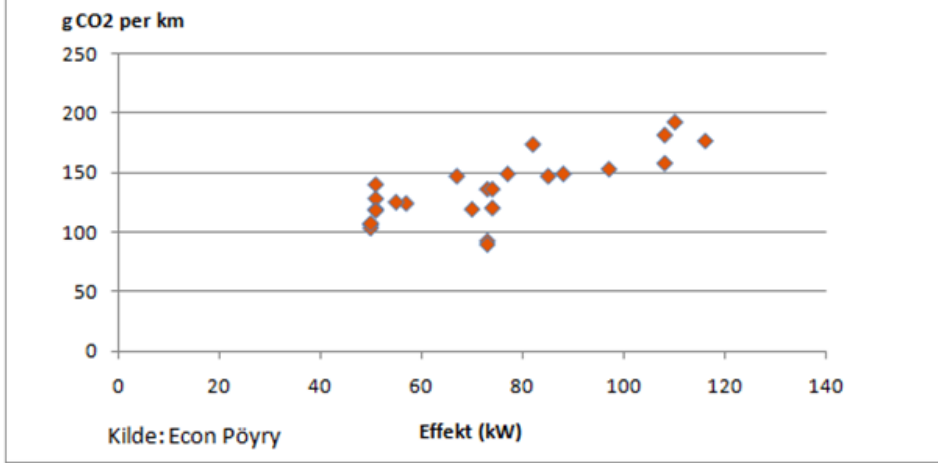
Med vennlig hilsen  
NORGES AUTOMOBIL-FORBUND

Jon Olav Alstad  
Leder  
Politikk og Forbruker

Vedlegg:

1. Sammenligning av CO2 og effekt:

### Effekt og CO2-utslipp for de 30 mest solgte bensinmotorene



Vedlegg 2: